

## **Cena nieobniżona mimo pogorszenia parametrów jakościowych usługi ceną nieuczciwą w rozumieniu art. 9 ust. 2 pkt 1 uokik**

Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 13 lipca 2012 r., III SK 44/11  
*Autostrada Małopolska*

1. Prawna instytucja zakazu nadużywania pozycji dominującej poprzez narzucanie nieuczciwych cen służy kontroli zachowań przedsiębiorców posiadających pozycję dominującą w zakresie polityki cenowej prowadzonej względem klientów.
2. Opłata (za przejazd autostradą) w pełnej wysokości stanowi ustalony przez powoda (...) ekwiwalent za świadczoną przez niego usługę (...). Usługą tą jest umożliwienie przejazdu drogą publiczną mającą nie tylko formalny status autostrady, ale przede wszystkim spełniającą określone parametry jakościowe. Przejazd taką drogą należy traktować jako transakcję referencyjną.
3. Remont autostrady płatnej, w zależności od organizacji i intensywności prac może powodować (...), że powód nie będzie świadczył użytkownikom usługi pozwalającej im odnieść korzyści, jakie należy łączyć z korzystaniem z płatnej autostrady w transakcji referencyjnej (...). W rezultacie cena pobierana przez przedsiębiorcę takiego jak powód może zostać uznana za obiektywnie nieuczciwą. Nie zapewnia bowiem użytkownikom takiego poziomu korzyści, jak w „zwykłych” warunkach świadczenia usługi, to jest gdy na autostradzie nie są prowadzone uciążliwe prace remontowe.
4. Należy uznać za nieuczciwe pobieranie opłaty za świadczone usługi w takiej samej wysokości od wszystkich usługobiorców niezależnie od jakości świadczonej usługi.

### **1. Stan faktyczny**

Przedsiębiorca Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (dalej także „powód” lub „Stalexport”) jest podmiotem zarządzającym płatnym odcinkiem autostrady A-4 z Krakowa do Katowic. Powód za przejazd wskazaną trasą pobierał (w dacie wydania przez Prezesa UOKiK stosownej decyzji; zob. niżej) opłatę w wysokości 13 zł (od samochodów osobowych). Opłata w tej samej wysokości naliczana była również w okresie, w którym na wskazanym odcinku trwały remonty i modernizacje, powodując znaczne utrudnienia w ruchu pojazdów. Tego rodzaju praktyka uznana została przez Prezesa UOKiK za przejaw nadużywania pozycji dominującej, polegającego na narzucaniu przez ww. przedsiębiorcę nieuczciwych cen w rozumieniu art. 9 ust. 2 pkt 1 uokik<sup>1</sup>.

W decyzji wydanej w dniu 25.04.2008 r. (Nr RKT-09/2008), Prezes UOKiK nałożył na Stalexport S.A. nakaz zaniechania stosowania ww. praktyki oraz nałożył karę pieniężną w wysokości 1 300 000 zł.

<sup>1</sup> Ustawa z 16.02.2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2007 r., nr 50, poz. 331, ze zm.).

## 2. Przebieg postępowania sądowego

Powołana decyzja Prezesa UOKiK została zaskarżona przez Stalexport do Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (SOKiK), z zarzutem naruszenia licznych przepisów – przede wszystkim ustawy antymonopolowej, ale także Kodeksu postępowania cywilnego<sup>2</sup>, jak i Kodeksu postępowania administracyjnego<sup>3</sup>. W odniesieniu do wspomnianej ustawy powód kwestionował naruszenie przez Prezesa UOKiK takich przepisów jak (m.in.) art. 4 pkt 8-10 oraz art. 9 ust. 2 pkt 1 uokik. Przepisy te dotyczą zagadnień materialnoprawnych na jakich niniejsza glosa będzie się koncentrować.

W drodze wyroku z 10.05.2010 r. (XVII Ama 92/08), SOKiK oddalił odwołanie powoda. Stalexport zaskarżył ów wyrok do Sądu Apelacyjnego. Sąd ten wyrokiem z 31.05.2011 r. (VI ACa 1028/10) potwierdził stanowisko zajęte przez SOKiK, uznając za niezasadny (m.in.) zarzut naruszenia art. 9 ust. 2 pkt 1 uokik oraz traktowanie opłaty za przejazd autostradą jako daniny publicznej (jak utrzymywał powód) a nie ceny (w rozumieniu art. 4 pkt 8 uokik). Sąd Apelacyjny podzielił także stanowisko SOKiK o braku naruszenia art. 4 pkt 9 i 10 uokik, uznając, iż sąd ten prawidłowo wyznaczył rynek właściwy w danej sprawie jako rynek odpłatnego umożliwienia przejazdu odcinkiem autostrady A-4 Katowice-Kraków; na takim rynku powód posiada pozycję dominującą, będąc jedynym podmiotem uprawnionym do eksploatacji i administrowania tym odcinkiem autostrady oraz pobierania opłat za przejazd.

Na wyrok Sądu Apelacyjnego powód wniósł skargę kasacyjną do Sądu Najwyższego, podnosząc w zasadzie te same zarzuty naruszenia przepisów ustawy antymonopolowej jak przed sądami niższych instancji.

## 3. Komentarz

1. Podstawowym zagadnieniem materialnoprawnym, które w niniejszej sprawie rozpatrywał Sąd Najwyższy było ustalenie, czy opłaty pobierane przez powoda za przejazd płatnym odcinkiem autostrady A-4 są „cenami nieuczciwymi” w rozumieniu art. 9 ust. 2 pkt 1 uokik i w związku z tym ich narzucanie stanowi przejaw nadużycia pozycji dominującej. Warto zarazem zaznaczyć, iż o nieuczciwości tej opłaty (mającej status „ceny” w rozumieniu art. 4 pkt 8 uokik) przesądzać miało utrzymywanie jej na tym samym (gdyż nieobniżonym) poziomie, pomimo że na powyższym odcinku realizowane były liczne remonty powodujące istotne utrudnienia w ruchu pojazdów i tym samym redukujące jakość przejazdu tą drogą. Cecha ta wyróżnia praktykę powoda oraz jej antymonopolową ocenę wśród innych dotychczas rozpatrywanych spraw dotyczących cen nieuczciwych. Zazwyczaj przedmiotem zarzutu były albo ceny nadmiernie wygórowane (nadużycie eksploatacyjne) albo rażąco niskie (nadużycie wykluczające)<sup>4</sup>, względnie mające postać tzw. zaniżania marży (*margin squeeze*), przy czym te ostatnie głównie w praktyce instytucji unijnych.

Dla ewaluacji czy stosowane przez powoda ceny miały status nieuczciwych w rozumieniu art. 9 ust. 2 pkt 1 uokik, Sąd Najwyższy oparł się na – jak to określił – „**transakcji referencyjnej**”. Ze stanowiska tego sądu wynika, iż za tego rodzaju transakcję traktować należy taką, w ramach której powód świadczy na rzecz klientów (użytkowników autostrady) usługę przejazdu autostradą jako drogą odznaczającą się określonymi parametrami jakościowymi (jak zwłaszcza: dwa pasy jezdni, łatwość

<sup>2</sup> Ustawa z 17.11.1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. Nr 43, poz. 296 z późn. zm.).

<sup>3</sup> Ustawa z 14.06.1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.).

<sup>4</sup> Zob. też K. Kohutek, *Pięciolecie stosowania zakazu nadużywania pozycji dominującej w świetle uokik z 2007: kształtowanie się wykładni kluczowych pojęć*, IKAR 2012, 1(1), s. 64-71.

wyprzedzania, bezkolizyjne skrzyżowania, wyższy poziom bezpieczeństwa, płynniejsza jazda, krótszy czas podróży); za wskazaną usługę użytkownik uiszcza na rzecz dominanta opłatę skalkulowaną przez tego drugiego na takim poziomie, który zapewnia mu „pokrycie kosztów eksploatacji autostrady oraz rokuje możliwość uzyskania satysfakcjonującego poziomu zwrotu z inwestycji”. Według Sądu Najwyższego, w takiej sytuacji każda ze stron odnosi korzyść z transakcji, a pobierana przez dominanta opłata jest ceną uczciwą. Remonty autostrady powodują wszakże, iż nie spełnia ona już wspomnianych parametrów jakościowych, oznaczając, że dominant przestaje świadczyć usługi, która „pozwala użytkownikom odnieść korzyści, jakie należy łączyć z korzystaniem z płatnej autostrady w transakcji referencyjnej”. W takiej sytuacji opłata pobierana przez dominanta na niezmiennym (tj. nieobniżonym) poziomie, stanowi zdaniem Sądu cenę nieuczciwą (w rozumieniu art. 9 ust. 2 pkt 1 uokik).

Powyższe stanowisko zasługuje z zasady na akceptację chociażby z dwóch następujących powodów.

Po pierwsze, w normalnych warunkach rynkowych obniżenie jakości usługi oferowanej przez jeden podmiot uzasadnia dokonanie przezeń stosownej kompensaty tego „uchybiecia” na rzecz drugiej strony – usługobiorcy, przy czym najprostszą formą takiej kompensaty jest odpowiednie zredukowanie opłaty, jaką ten drugi uiszcza na rzecz tego pierwszego za korzystanie z usługi. Tym samym, gdy jakość pierwotnie oferowanej usługi (po odpowiadającej tej usłudze i zaakceptowanej przez usługobiorcę cenie) zostaje obiektywnie zredukowana, uczciwe jest, aby również cena ta została odpowiednio pomniejszona (przynajmniej do czasu „przywrócenia” pierwotnego standardu usługi). W przypadku gdy świadczący daną usługę (o obniżonej jakości) jest na danym rynku dominantem (tym bardziej monopolistą), wówczas klienci w zasadzie pozbawieni są wyboru pozwalającego im na „przerzucenie się” (*switch*) na usługi substytucyjne (w szczególności takie, które są zbliżone do warunków z transakcji referencyjnej). Z tego powodu zasadne jest traktowanie pobierania przez dominanta opłaty jako „narzucanie ceny nieuczciwej” w rozumieniu art. 9 ust. 2 pkt 1 uokik.

Po drugie, taka kwalifikacja wydaje się uzasadniona także w świetle funkcjonalnej wykładni tego przepisu, jak i wszelkich reguł prawa konkurencji; ich ultymatywnym celem jest bowiem sprzyjanie dobrobytowi konsumentów<sup>5</sup>. Praktyki redukujące taki dobrobyt (w danym przypadku przez obniżenie jakości usługi przy braku obniżenia naliczanej za nią ceny) powinny być więc postrzegane jako naruszające te reguły.

2. W świetle dokonanej przez Prezesa UOKiK oraz sądy oceny prawnej kwestionowanej praktyki rodzi się pytanie, w jaki sposób miałyby postąpić dominant, aby jego zachowanie przestało naruszać zakaz z art. 9 uokik. Nasuwa się zarazem odpowiedź, że powinien odpowiednio obniżyć opłaty pobierane za przejazd autostradą A-4<sup>6</sup> do czasu ukończenia remontów. Problem powstaje wszakże ze sprecyzowaniem, **o ile cena ustalona w transakcji referencyjnej** (tj. 13 zł w przypadku samochodu osobowego) **powinna zostać obniżona, aby przestała być nieuczciwą** w rozumieniu art. 9 ust. 2 pkt 1 uokik. W szczególności status opłaty obniżonej – zatem w literalnym ujęciu ceny niebędącej już nieuczciwą – ma także opłata tylko nieznacznie (np. o 1-2 zł), a także wręcz „symbolicznie” (np. o 10-20 groszy) niższa niż ta w ramach transakcji referencyjnej. Zagadnienie to nie stanowiło

<sup>5</sup> Zob. np. D. Miąsik, T. Skoczny [w:] T. Skoczny (red.), *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, Warszawa 2009, s. 53 oraz K. Kohutek [w:] K. Kohutek, M. Sieradzka, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 42, 43.

<sup>6</sup> Taki też wniosek dość jednoznacznie wynika z treści decyzji Prezesa UOKiK (z 25.04.2008 r. Nr RKT-09/2008); zob. zwłaszcza takie sformułowania jak: „spółka pomimo prowadzenia prac remontowych na autostradzie (...) nie obniżyła wysokości opłat”; „twierdzenie (dominanta) [*dodanie moje, K.K.*] o braku możliwości obniżenia opłat jest niewiarygodne”.

przedmiotu analizy Sądu Najwyższego (ani zarazem sądów niższej instancji oraz Prezesa UOKiK). Z jednej strony podejście to jest zrozumiałe (w przeciwnym razie w istocie oznaczałoby wykonywanie przez te organy publiczne funkcji regulatora cen na danym rynku). Z drugiej wszakże strony, akcentuje trudności, jakie mogą występować w praktyce w ustalaniu przez dominantów (zwłaszcza *ex ante*) czy stosowane przez nich ceny są „uczciwe” w rozumieniu art. 9 ust. 2 pkt 1 uokik, czy też mogą rodzić ryzyko zakwalifikowania ich jako naruszające zakaz nadużycia eksploatacyjnego. Wynika to stąd, iż samo kryterium ceny nieuczciwej jest na gruncie prawa antymonopolowego pojęciem niejednoznacznym, pozwalającym na jego stosunkowo szeroką interpretację. Znajduje to potwierdzenie w głosowanym orzeczeniu.

3. Pewne wątpliwości mogą rodzić się także w odniesieniu do granic **rynku właściwego pod względem produktowym**, jaki sądy (podzielając stanowisko Prezesa UOKiK) wyznaczyły w niniejszej sprawie. Jako rynek właściwy zdefiniowany został rynek odpłatnego umożliwiania przejazdu odcinkiem autostrady A-4 Katowice-Kraków. Przy takim wyznaczaniu granic asortymentowych rynku, Sąd Najwyższy kierował się wspomnianymi wyżej (zob. pkt 3.1) „cechami charakterystycznymi autostrady”; cechy te stanowiły zarazem określone korzyści dla użytkowników (kierowców), wyróżniając ten rodzaj dróg od innych dróg publicznych. Należy jednak zauważyć, iż na skutek realizowanych na powyższym odcinku remontów przejazd tą drogą przestał „oferować” większość ze wzmiankowanych korzyści. Remonty te w licznych miejscach powodowały, iż dostępny był tylko jeden pas jazdy, co istotnie ograniczało – a często wręcz wykluczało – możliwość wyprzedzania. Skutkowało to utratą płynności jazdy oraz przede wszystkim wydłużeniem czasu przejazdu. Nie podważając zarazem zasadności zarzutu pobierania przez powoda nieobniżonej opłaty za przejazd A-4 o tak zredukowanym standardzie, dyskusyjnym staje się wykluczenie (tym bardziej jednoznaczne) z tego samego rynku produktowego „usługi” przejazdu drogą publiczną na trasie Katowice-Kraków (zwłaszcza drogą przez Olkusz). W szczególności znaczny odcinek tej (drugiej) drogi (tj. od wskazanego miasta do Katowic) to dobrej jakości droga z dwoma pasami (jakkolwiek z występującymi ograniczeniami prędkości do 70 km/h). Czas trwania przejazdu tą drogą samochodem osobowym<sup>7</sup> to około 70 minut (z północnej części Krakowa do centrum Katowic<sup>8</sup>). Tymczasem z racji wspomnianych remontów na A-4 czas przejazdu tą drogą wydłużył się nawet do około jednej godziny. Jestem zarazem zdania, iż znacznie skrócony czas przejazdu autostradą (oczywiście o właściwym dla tego rodzaju drogi standardzie) stanowi jeden z ważniejszych powodów, dla którego przejazd „zwykłą” drogą publiczną nie jest postrzegany jako substytut przez znaczną część kierowców („nabywców” w rozumieniu art. 4 pkt 9 uokik). Jeżeli zatem na skutek trwających remontów ustała większość korzyści związanych ze standardową usługą zapewnienia przejazdu drogą A-4, usługa ta „jakościowo” stała się zbliżona do przejazdu wspomnianą drogą publiczną<sup>9</sup>. W konsekwencji przejazd tą drogą mógłby być postrzegany jako alternatywa – „substytut” w rozumieniu art. 4 pkt 9 uokik – dla przejazdu autostradą A-4 w remoncie<sup>10</sup>.

<sup>7</sup> Jakkolwiek z racji wspomnianych ograniczeń prędkości, podobny czas można przyjmować także w odniesieniu do samochodów o większych gabarytach.

<sup>8</sup> Dane skalkulowane zostały na podstawie własnych doświadczeń.

<sup>9</sup> Także Sąd Apelacyjny zwrócił uwagę, iż „remonty i modernizacje prowadzone przez powoda powodowały, że w tym czasie zarządzana przez niego autostrada nie posiadała cech wyróżniających tego rodzaju drogę spośród innych rodzajów dróg publicznych”. Cytowany fragment przytoczony został także w głosowanym wyroku. Jakkolwiek w żadnym z tych orzeczeń wskazana okoliczność nie była rozpatrywana jako argument przemawiający – a przynajmniej mogący przemawiać – za poszerzeniem granic rynku produktowego w danej sprawie.

<sup>10</sup> Tym bardziej, że przejazd „zwykłą” drogą publiczną jest darmowy, stanowiąc dodatkowy bodziec dla kierowców do korzystania z przejazdów tą drogą a nie drogą A-4.



Propozycja rozważenia szerszego ujęcia rynku produktowego w niniejszej sprawie odzwierciedla indywidualną perspektywę autora glosy. Zainspirowana została przede wszystkim jego własnymi doświadczeniami jako częstego użytkownika zarówno płatnego odcinka autostrady A-4 między Krakowem i Katowicami, jak i „zwykłej” drogi łączącej te dwa miasta (prowadząc przez Olkusz; zob. wyżej) i w związku z tym mającego empirycznie ukształtowany pogląd w kwestii substytucyjności przejazdów każdą z tych dróg. Określona perspektywa postrzegania zastępowalności towarów jest zarazem miarodajna na potrzeby dokonywania interpretacji ustawy antymonopolowej, o ile prezentowana jest przez istotną część nabywców (konsumentów)<sup>11</sup>. Nie można wszak wykluczyć, iż taka część występowała w okolicznościach głosowanego wyroku (pod względem ilościowym, grupa kierowców samochodów osobowych jest najliczniejsza).

#### 4. Konkluzje oraz refleksje końcowe

Analiza głosowanego orzeczenia prowadzi do następujących wniosków oraz uwag końcowych.

1. Komentowany wyrok potwierdza, iż status ceny nieuczciwej w rozumieniu art. 9 ust. 2 pkt 1 uokik może mieć cena o nieobniżonej wysokości za świadczoną przez dominanta usługę pomimo zredukowania standardu jakości tej usługi. Wyrok ów (jak i orzeczenia sądów niższych instancji, a także decyzja Prezesa UOKiK) nie dostarczają wszak wskazówek (kryteriów), wedle których można by ustalać poziom (zakres) obniżenia ceny zapewniający „wyłączenie” jej z zakresu pojęciowego ceny nieuczciwej w świetle ww. przepisu. W kwestii tej można by pomocniczo odwołać się do wypracowanego w orzecznictwie unijnym testu ceny zawyżonej (*excessive*) i z tego powodu będącej „ceną nieuczciwą” (*unfair price*) w znaczeniu obecnego art. 102 lit. a) TFUE. Jest nią cena, która pozostaje bez „rozsądnego związku z ekonomiczną wartością produktu”<sup>12</sup>. Mając to na uwadze, w przypadku obniżenia jakości usługi oferowanej przez dominanta, cena jaką stosuje („narzuca”) on swym klientom (nabywcom) powinna zostać o tyle obniżona, aby odpowiadała (a ściślej zaczęła odpowiadać) ekonomicznej wartości usługi po zredukowaniu jej standardu. Oczywiście taki test dostarcza jedynie swego rodzaju „ogólnych ram orientacyjnych” dla szacowania zakresu koniecznej obniżki ceny przez dominanta, nie wykluczając praktycznych trudności ze wskazaniem rzeczywistej (obiektywnej) „wartości ekonomicznej” tego rodzaju usługi.

2. Sąd Najwyższy dla uznania, że pobierana przez dominanta opłata jest ceną nieuczciwą odwołał się do kryterium transakcji referencyjnej. Metoda ta – mimo że (zwłaszcza literalnie) stanowi novum – to jednak wykazuje znaczne podobieństwa z dotychczas często stosowanym w orzecznictwie<sup>13</sup> testem ekwiwalentności świadczeń<sup>14</sup> jako kryterium mającym determinować czy cena – lub szerzej warunki umowne narzucane przez dominanta – są nieuczciwe (względnie także uciążliwe) dla jego klientów.

<sup>11</sup> Zob. zwłaszcza pkt 41 obwieszczenia Komisji w sprawie definicji rynku właściwego do obwieszczenia w sprawie rynku właściwego celów wspólnotowego prawa konkurencji (97/C 372/03) (Dz. Urz. WE C 372/5), w którym Komisja na potrzeby zaliczenia dwóch towarów do tego samego rynku produktowego za miarodajną uznaje ocenę, „czy ekonomicznie istotna część konsumentów postrzega dwa produkty za substytucyjne”; zob. też pkt 90 wyroku SPI z 30.01.2007 r. w sprawie T-340/03 *France Télécom SA* (Zb. Orz.2007 II-107). W wyroku tym zwrócono uwagę na znaczny odsetek abonentów korzystających z Internetu o wysokiej przepustowości (w danej sprawie 80%), którzy nie zrezygnowaliby z tej usługi (np. na rzecz Internetu „wdzwianego”) w przypadku wzrostu ceny „szybkiego Internetu” o 5–10% (co stanowi wyraźną oznakę braku substytucyjności po stronie popytu).

<sup>12</sup> Pkt 250 wyroku ETS z 14.02.1978 r. w sprawie 27/76 *United Brands Company and United Brands Continentaal BV v. Komisja* (Zb. Orz. 1978, s. 207).

<sup>13</sup> Zob. np.: wyrok SN z 25.05.2004 r. III SK 50/04, OSNP 2005/11/166; wyrok SN z 12.02.2009 SK 29/08 (niepubl.).

<sup>14</sup> Zresztą także Sąd Najwyższy w głosowanym wyroku, dokonując oceny cen dominanta w świetle art. 9 ust. 2 pkt 1 uokik, często wprost odwoływał się do kryterium ekwiwalentności; zob. np. takie sformułowania jak: „opłata w czasie remontów i modernizacji odcinka autostrady A-4 była nieuczciwa, ponieważ nie była opłatą ekwiwalentną do jakości świadczonej przez powoda usługi”; „zobiektywizowana ocena ekwiwalentności świadczeń obu stron”; „wyznacznik ekwiwalentności świadczenia podmiotu eksploatującego autostradę”.

3. W aspekcie ekonomicznym stosowane przez powoda praktyki wydają się niewiele różnić od zachowania polegającego na podwyższeniu przezeń ceny za przejazd płatnym odcinkiem autostrady, pomimo braku odpowiedniego (tym bardziej jakiegokolwiek) poprawienia jakości świadczonej usługi (czyli np. pobierania kwoty 20 zł lub więcej za przejazd autostradą – jakkolwiek o wymaganych parametrach jakościowych; zob. wyżej, pkt 3.1). We wskazanym wypadku wprowadzie formalnie uzasadniony mógłby być zarzut stosowania przez dominanta ceny nadmiernie wygórowanej. Jak można jednak przypuszczać, w sytuacji tej interwencja antymonopolowa byłaby mniej prawdopodobna (z pewnością zaś bardzo trudnym byłoby jednoznaczne sprecyzowanie poziomu opłaty jakiej przekroczenie uzasadniałoby traktowanie jako nadmiernie wygórowanej i dlatego nieuczciwej w rozumieniu art. 9 ust. 2 pkt 1 uokik).

4. Na koniec warto także zadać pytanie o społeczną korzyść interwencji antymonopolowej w praktyki spółki Stalexport, czyli zastanowić się czy w ogóle, a jeśli tak to na ile ingerencja ta poprawiła ekonomiczną sytuację konsumentów (zatem podmiotów mających być ultimatywnymi beneficjentami reguł antymonopolu). W kontekście „indywidualnym” – tj. wyłącznie danej sprawy – poprawa ta wydaje się znikoma. W szczególności dominant nie zaniechał stosowania zarzucanej mu praktyki przez cały czas trwania tak postępowania antymonopolowego, jak i sądowego, pobierając nieobniżoną opłatę za przejazd płatnym odcinkiem autostrady A-4 (nie pozwalając tym samym jej użytkownikom na uzyskanie uzasadnionej oszczędności – w postaci „rekompensaty” za powodowane remontami uciążliwości w przejeździe tą trasą); dodatkowo koszt poniesienia przez dominanta kary 1 300 000 zł mógł zostać pośrednio poniesiony przez tych użytkowników w ramach podwyższonych opłat. Obecnie opłata ta wynosi 18 zł dla samochodu osobowego (jakkolwiek remonty na tym odcinku – przynajmniej na skalę istniejącą w czasie wydawania przez Prezesa UOKiK decyzji – zostały ukończone).

Wydaje się więc, że wynikającą ze wspomnianej interwencji korzyść społeczną należy rozpatrywać przede wszystkim w aspekcie generalnym („edukacyjnym”). Można bowiem oczekiwać, że inni przedsiębiorcy o pozycji dominującej na danym rynku<sup>15</sup> będą powstrzymywać się od utrzymywania na niezmiennym poziomie cen za oferowane usługi w przypadku, gdy obiektywnie jakość tych usług ulegnie obniżeniu (tym bardziej istotnie). Tego rodzaju „efekt odstraszaający” komentowanej interwencji (o ile oczywiście faktycznie będzie mieć miejsce) jest pożądanym z interesie publicznym, sprzyjającym interesom konsumentów (klientów dominanta) – zazwyczaj „skazanych” na korzystanie wyłącznie z oferty handlowej tego drugiego.

### Dr Konrad Kohutek

Adiunkt na Wydziale Prawa i Administracji

w Krakowskiej Akademii im. A. Frycza-Modrzewskiego.

<sup>15</sup> W tym zwłaszcza przedsiębiorcy zajmujący się odpłatnym udostępnianiem autostrady na innych rynkach geograficznych w Polsce (takich jest zaś w naszym kraju coraz więcej). Aktualnie w Polsce długość wszystkich autostrad wynosi prawie 1200 km, z czego odcinków płatnych jest prawie 730 km (co stanowi prawie 61%).